

<論文>アジア地域における日本自動車産業の直接投資と国際分業の展開：その技術移転と雇用構造の変化を中心に

著者	下川 浩一
雑誌名	経営志林
巻	35
号	3
ページ	45-60
発行年	1998-12-30
URL	http://hdl.handle.net/10114/00016281

アジア地域における日本自動車産業の直接投資と国際分業の展開

— その技術移転と雇用構造の変化を中心に —

下 川 浩 一

1. はじめに

自動車産業がますますグローバル化していく中で近年成長著しいアジアの自動車産業の動向が注目されるに至っている。それは何よりも21世紀を展望する時、アジアの急速な工業化の進展に伴ってアジアの自動車市場がその巨大な人口（中国14億、インド8億、ASEAN諸国5億）からみて、世界最大の市場となりうる条件を備えており、米、欧、日の先進国自動車市場が成熟化し大きな成長が望めなくなった今日、自動車産業の成長が期待できるのはとくにアジアであるという認識が深まって来つつあった。ただアジア地域の工業化と経済発展はとくに80年代以降目覚ましいものがあつたとはいえ、時としては近年発生した通貨危機にさらされたりすることもあるという認識が深まって来つつあった。ただアジア地域の工業化と経済発展はとくに80年代以降目覚ましいものがあつたとはいえ、時としては近年発生した通貨危機にさらされたりすることもあるという認識が深まって来つつあった。ただアジア地域の工業化と経済発展はとくに80年代以降目覚ましいものがあつたとはいえ、時としては近年発生した通貨危機にさらされたりすることもあるという認識が深まって来つつあった。

2. アジアにおける日本自動車メーカーの直接投資と現地生産

アジアにおいて日本の自動車メーカーは、いろいろな形でそのプレゼンスを深めて来ているが、その中にあって日本の自動車メーカーの影響力が非常に強いのは、台湾とASEANであって、その次に関係が深いのは韓国であり、大陸国家である中国とインドについては、技術提携と先導施行型の進出がまだ始まったばかりである。（表1、図1参照）

表1 アジア13カ国の自動車市場

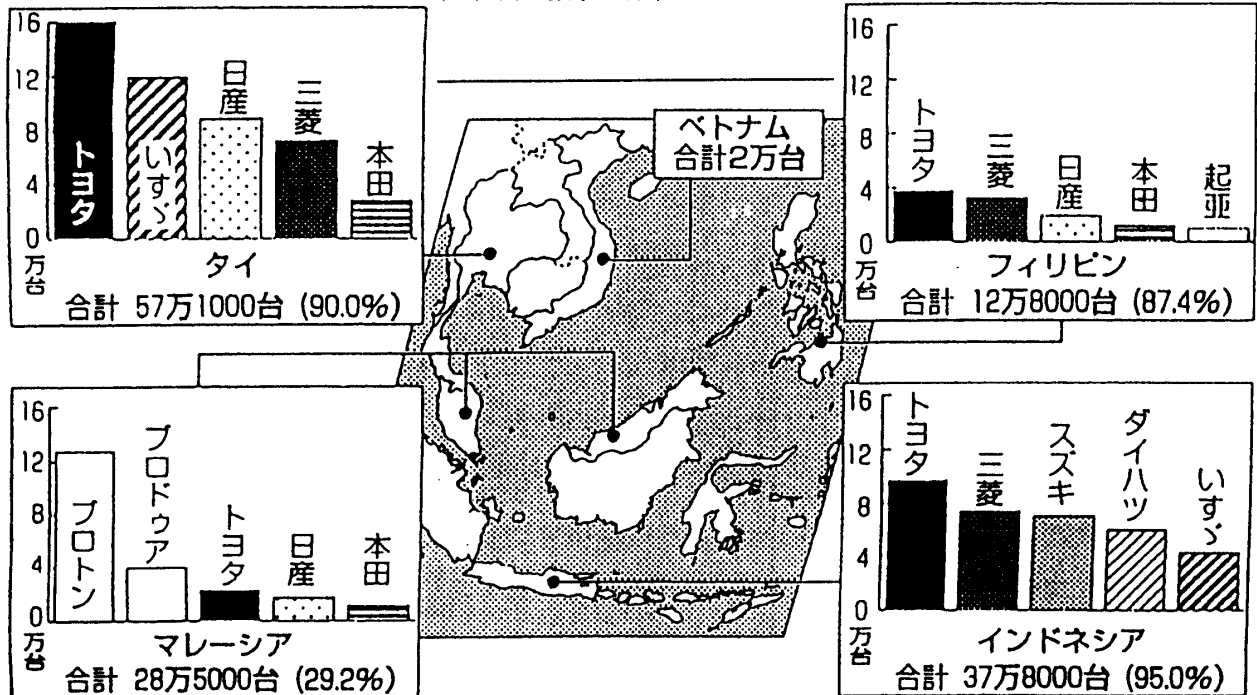
	94	95	96E	2000E
東アジア合計	3,526	3,561	3,790	5,700
韓国	1,556	1,556	1,600	2,200
中国	1,337	1,403	1,550	2,700
香港	57	60	60	60
台湾	576	542	580	740
アセアン合計	1,202	1,459	1,561	2,165
タイ	486	572	610	800
マレーシア	200	286	310	400
インドネシア	326	384	400	600
フィリピン	103	128	145	240
アセアン4カ国	1,116	1,370	1,465	2,040
シンガポール	38	42	45	45
ベトナム	28	22	25	50
ミャンマー	19	25	26	30
南アジア合計	539	739	920	1,500
インド	470	629	800	1,300
パキスタン	69	110	120	200
アジア13カ国合計	5,266	5,759	6,271	9,365

（出所）主要自動車統計等、予測は筆者

（注）中国、香港、ベトナム、ミャンマー、インド、パキスタン、の95年実績は推計。単位千台
TED セミナー加藤摩周氏「アセアン自動車市場と自動車・部品産業の動向と展望」より

図1. ASEAN 5カ国の自動車市場（1995年）

（ ）内の数字は日本メーカーシェア



総合教育企画「インドネシア自動車産業と今後のアセアン市場」
 益子修氏セミナー資料53頁

まず台湾については、年間44万台の生産を12社が乱立する形で進めているが、第2位の台湾フォードが主としてマツダ車を生産しているのを含めるとほとんどが日本の自動車メーカーが開発した車を生産しており、トヨタ、日産、三菱、ホンダの5社で全体の8割を生産している。この台湾には韓国のような大型財閥は少なく、そのために日本との合弁の形をとるものが多いが、一種のオーナー経営的な企業が多く、そのためもあって政府の意図に反して合併統合は余り見られず、韓国のように年産数十万台以上の大規模量産メーカーは育たなかった。日本の自動車メーカーの直接投資は、台湾フォードが5億5,500NTドルのうちカナダフォードが70%投資しているのに比べて出資比率は低く、1986年と一番最後に台湾政府の要請もあって進出したトヨタが国瑞（Kuozui Motors）の20億NTドルのうち22%、日野自動車25.2%、そして三井物産1.8%で合計49%であるのが最高で、残るメーカーでは、裕隆（Yuron Motors）に日産が16億NTドル中25%、中華汽車（China Motor）に三菱自工と三菱商事が6億6,700万NTドル中15.95%と5.47%の比率で出資し、三陽工業（Sanyang

Industries）に米国ホンダが48億6,800万NTドル中13.5%をそれぞれ出資している。

この台湾は現在WTO加盟を目指しており、すでに欧米車の関税を30%に下げていて、そのために輸入車のシェアは乗用車を中心に30%を越えている。今後いっそうの自由化を進めることになるので、何らかの形の業界再編は避けられない。とくにアッセンブラーの数は早晚集約されていくであろう。ただ、台湾は、一次サプライヤー90社と約200社ある中小部品メーカーの一部はかなり優れた技術と品質水準をもっており、これら部品メーカーをグローバルな部品供給のネットワークに組み入れようと、その育成には官民をあげて力を入れている。

とくにトヨタグループや日産グループの部品メーカーが、合弁の形で進出して積極的な技術移転を行っていて、これが発展すればパソコンのエイサーがそうであるように、世界の自動車部品供給基地になることは分野によって十分可能である。本来その地理的条件からすれば中国本土との交流が発展すれば、自動車事業でももっといろいろな展開が可能であるが、今のところ香港返還後の中台関

係がどう発展するか、まだはっきり読めないのが難点である。むしろ日本の自動車メーカーの影響力が圧倒的に強い ASEAN との国際分業の方がより現実性を帯びつつある。

その ASEAN であるが、タイ、マレーシア、インドネシア、フィリピンの主要 4 ケ国だけでも年産 140 万台をクリアしている ASEAN については、この地域の潜在需要の可能性は著しく、アジアの中でも最も注目されている地域である。冒頭にも述べたようにアジアの通貨危機はとくにタイ、インドネシアなど ASEAN と韓国に集中的に発生し、その影響で 97 年の自動車需要は大きく後退しつつある。この後退はここ 2～3 年は続くともみられるが、一定の操業調整とリストラを経験してやがて需要は回復するとみられる。

この ASEAN において日本自動車メーカーのプレゼンスはすこぶる大きく、この地域の国産車の 9 割は日本のメーカーが国産化協力と技術移転を進めた結果の産物であるといつてよい。

日本の自動車メーカーではトヨタ、三菱などが早いところは 1960 年代後半ないし 70 年代前半に現地政府の国産化協力要請に応える形でまず SKD (セミノックダウン) から事業をスタートさせている。現在でも ASEAN ではトヨタと三菱が最も強く、次いで 2 輪車からスタートした本田や出おくれを取戻そうと力を入れ始めた日産がこれを追う展開となっていた。

この ASEAN 諸国についてみると、自動車に関する限り日本からの直接投資は相対的に劣位に止まっていた。これは、カラーテレビ、VTR、エアコンなどの家電や電子機器については外資導入を積極的に進めた ASEAN とくにマレーシア、タイであるが、こと自動車に関しては国産化政策と国内資本優先の政策がとられ、海外とくに日本の直接投資よりも海外資金の間接投資の受け皿として民族資本が優遇された結果である。ASEAN 各国の主要メーカーの資本金と出資比率は別表にまとめた通りである。(表 2 参照)

表 2 ASEAN 主要国の日本主要自動車メーカー出資概況
(出所) 総合教育企画『アジア自動車市場データブック』1997 年

(1) タイ

○ TOYOTA MOTOR THAILAND CO., LTD.

資本金：5.2 億バーツ

(出資比率) トヨタ自動車 69.6%, Siam Cement 10%, 現地ディーラー 29 社 9.1%,
TABT 8.4%, バンコク銀行 2.2%

従業員：4,600 名

○ SIAM NISSAN AUTOMOBILE CO., LTD.

資本金：103 億バーツ

(出資比率) 日産自動車 25%, Siam グループ 75%

従業員：3,600 名

○ MMC SITTIPOL CO., LTD.

資本金：8.3 億バーツ

(出資比率) 三菱自工 45%, MHTC 52%

従業員：4,100 名

○ HONDA CARS MANUFACTURING THAILAND CO., LTD.

資本金：216 億バーツ

(出資比率) 本田技研 38%, Asian Honda Motor Co., Ltd. 16%
Honda Cars Thailand 45%, 他 6%

従業員：1,560 名

○ SUKOSOL & MAZDA MOTOR INDUSTRY CO., LTD.

資本金：2 億バーツ

(出資比率) マツダ 40%, トーメン 24.4%, Kamol Sukosole 35.6%

従業員：950 名

○ ISUZU MOTORS CO., (THAILAND) LTD.

資本金：3億バーツ

(出資比率) いすゞ 47.9%, トリベッチいすゞ 46.9%, タイ国三菱 1.1%

従業員：1,550名

(2) マレーシア

国民車メーカー

○ PERUSAHAAN OTOMOBIL NASIONAL BHD. (PROTON)

資本金：30万 RM

(出資比率) 三菱自動車工業 8.6%, 三菱商事 8.6%

Malaysia 重工業開発公社 29.2%, Malaysia 大蔵省 17.8%, 他

従業員：5,564名

○ PERUSAHAAN OTOMOBIL KEDUA SDN. BHD. (PERODUA)

資本金：1.4億 RM

(出資比率) ダイハツ工業 20%, 三井物産 7%, ダイハツ Malaysia 5%

従業員：1,200名

○ MALAYSIAN TRUCK & BUS SDN. BHD. (MTB)

資本金：12.5百万 RM

(出資比率) いすゞ 20%, Diversified Resources Bhd 40%

Heavy Industries Co. Malaysia Holdings Bhd. 40%

(3) その他のメーカー

○ ASSEMBLY SERVICES SDN. BHD

(出資比率) UMW Toyota Mortor (トヨタ自動車 18%, 豊田通商 10%, UMW Holdings 72%)

従業員：1,631名

○ TAN CHONG MOTOR ASSEMBLIES SDN. BHD.

資本金：100万 RM

(出資比率) Tam Chon Motor Holdings 70%, その他現地 30%

技術提携：日産自動車, Peugeot, Audi, 富士重工, MAN

従業員：830名

○ AUTOMOTIVE MFG. (MALAYSIA) SDN. BHD

資本金：1500万 RM

(出資比率) いすゞ自動車 25%, 伊藤忠商事 5%, 現地 70%

従業員：2,281名

○ ORIENTAL ASSEMBLERS SDN. BHD.

資本金：1,467万 RM

(出資比率) 本田技研工業 22.48%, 現地 77.52%

従業員：680名

○ PT. TOYOTA ASTRA MOTOR

資本金：195.24億ルピア

(資本構成) トヨタ自動車 49%, Astra Int'l 51%

従業員：5,102名 (95.10現在)

○ PT. GAYA MORTOR

(資本構成) PT. Rajawali Nusantara Indonesia (政府) 24.08%,

PT. Astra Int'l 75.92%

○ PT. ISMAC NISSAN MANUFACTURING

資本金：378.25億ルピア

(資本構成) 日産自動車 35%, 丸紅 10%, Ind Mobil Group 55%

従業員：440名 (96.10操業開始時)

- 三菱自動車工業(株)
PT. MITSUBISHI KRAMA YUDHA MOTORS AND MANUFACTURING
資本金：授權資本 US\$ 42,866,250 払込資本 US\$ 27,593,750 (4,636.15億ルピア)
(資本構成)三菱自動車工業(株) 32.3%,
三菱商事(株) 32.3%/PT. KRAMA YUDHA (KY) 18.2%,
PT. KRAMA YUDHA TIGA BERLIAN MOTORS (KTB) 17.2%
従業員：1,114名 (うち契約社員176名；95.12現在)
- ダイハツ工業(株)
PT. ASTRA DAIHATSU MOTOR
資本金：1180億ルピア
(資本構成)ダイハツ 20%, ニチメン 5%/PT. Astra International 75%
従業員：1,568名 (95.12現在)
- (4) フィリピン
 - TOYOTA MOTOR PHILIPPINES CORP
資本金：13.17億ペソ
(資本構成)トヨタ自動車 25%, 三井物産 15%, Metropolitan Bank & Trust 60%
従業員：2,057名
 - NISSAN MOTORS PHILIPPINES, INC.
資本金：2.5億ペソ
(資本構成)日産自動車 23.4%, 丸紅 16.6%, 現地 60%
従業員：1,000名
 - MITSUBISHI MOTORS PHILIPPINES CORP.
(PHILIPPINE AUTOMOTIVE MFG., CORP. より96年8月社名変更)
資本金：7.27億ペソ
(資本構成)三菱自工 51%, 日商岩井 49%
従業員：1,850名
 - HONDA CARS PHILIPPINES, INC.
資本金：6.07億ペソ
(資本構成)本田技研 46.7%, 三菱商事 23.3%,
Ayala Corp. 15%, リサール商業銀行 15%
従業員：1,500名
 - ISUZU PHILIPPINES CORPORATION
資本金：10億ペソ
(資本構成)いすゞ 35%, 三菱商事 35%
Ayala Corp. 15%, リサール商業銀行 15%
従業員：600名

さて目を隣国の韓国に転ずると、他のアジア諸国とまったく違った様相が見られる。今韓国の自動車生産能力は年間350万台となっている。一昨年(96年)は281万台を生産した。そのうち4割以上の121万台を海外に輸出したが、国内販売も164万台に達した。今や韓国はアジアで日本に次ぐ第2の自動車生産国である。その韓国が今から14年前にはわずか年間22万台しか生産しておらず、まさに今昔の感がある。

このように世界に類を見ない速いテンポで成長した韓国自動車産業であるが、まだまだ構造的に

多くの問題を抱えていることも事実である。まず何よりも、韓国の自動車産業は財閥主導で量産メーカーを早く育てることに主眼を置いたために、自動車産業の重要な基盤をなす部品産業や素材産業がきちんと整合性をもって育っていないことである。

さらにもう1点としては、政府が自動車産業の育成と国産化政策をとったのはよいが、例えばメーカーごとの生産車種を制限したり、新規参入を押さえたりした経過があり、それらの制限がなくなった最近では、どのメーカーも争って能力増強投資

に走ったために極端な過当競争となり、国内需要や輸出の減少が起こると過剰生産能力が表面化し、業界再編が起こっているが、それがどこに収まるか分からない状況になっていることがあげられる。

さらに第3点として、韓国の自動車メーカーにおける現場ワーカーを主体とする労働組合との労使関係が緊張することが多く、そのために現場でのQCサークルなどがなかなか定着しないことも無視できない。また、厳しい労使関係が続いた結果、賃金コストはソウル・オリンピック以前に比べて倍以上に上昇し、コスト競争力低下に結び付いている。

このようにいろいろな構造的問題を抱えつつ、韓国の自動車産業もグローバル化の洗礼を受け自らの道を各メーカーそれぞれに歩む時代となった。

しかしながら、韓国の自動車業界に対する日本の自動車メーカーの関わり方には、台湾やASEANと違って、日本の中でトップのトヨタ自動車が直接の関わりをもたず、自動車メーカー同士の日韓の提携は主として3位の座を争って来た三菱とマツダが中心となって進めてきたという特殊な事情がある。

もっともトヨタもかつて新進自動車（のちの大字）と提携した時期もあったが、両者の経営観の相違もあって提携を解消して以後20数年たった今も韓国ビジネスには関わっていない。ごく最近日本の第2のメーカー日産が、自動車特に乗用車生産を今年から開始した三星自動車に生産ライセンスと技術提携の形で提携協力のプロジェクトをスタートさせたが、今のところ技術提携だけに止まり、合弁の形の提携に進むかどうかは未定である。

三菱－現代、マツダ－起亜の関係は単なる技術提携ではなく、日本の両社が少ない比率ながらも出資関係を持つという限りにおいて、すでに15年以上提携は続いているが、その提携内容はかなり変化して来ている。というのは80年代には現代も起亜も三菱、マツダの開発した車種とエンジンをライセンス生産していたが、90年代に入ってから一部の車種を除き韓国メーカーが自主開発の傾向を強め、現代のようにエンジンやトランスミッションまで自主開発するに至っている。

このように各社各様の韓国への関わりを持っている日本の自動車メーカーであるが、韓国の自動

車ビジネスの関わりという点では、部品メーカーレベルでの日韓の関係は予想以上に深いということには注目しなくてはならない。すでに指摘したように、韓国は極めて速いテンポで量産型のスケールの大きな自動車メーカーを育てたが、その基盤となる自動車部品の分野での育成はどうしてもなおざりにされる傾向があった。先進国市場へ輸出を本格化する中で、品質問題に直面した韓国自動車メーカーは部品メーカーの育成に乗り出すが、そのためには日本の部品技術を導入し、日本の部品メーカーとの協力関係を拡大する必要がある。

元来、韓国政府が進めてきた自動車国産化政策の重要な柱は、一つは外資の参入を防ぎ韓国メーカーの数を制限することで、部品の国産化率を高めに設定して部品産業の振興を計ることであった。しかし韓国の中小企業問題ともからんで保護育成だけでは技術の本格的な移転は難しい。特に韓国の自動車メーカーが急台頭した80年代というのは自動車の部品技術にもその素材から加工技術、電子技術、CAD/CAMなど情報技術を駆使した設計開発技術に至るまで、大きな変化と革新が起こった時期である。既存の部品技術をキャッチアップするだけならともかく、最新技術に至るまで一挙に修得するのは至難の業である。

そこで韓国政府も黙認する形で、日本の部品メーカーとの技術提携が急速に拡大した。中にはトヨタ系でありながら、デンソーのようにメーター類の合弁事業を行っているケースもある。また、韓国では間に合わない材料や部品については、日本からの輸入でまかなっている。特にある種の表面処理鋼板であるとか、ボディの複雑曲面加工用の金型、先進国輸出向けの車に必要な排ガス関連の部品などにそれは典型的であり、85年円高の後で韓国車の輸出が急増した時には、日本からの部品輸入が割高でも増えて、貿易収支が悪くなったほどである。やはり地理的にみて隣国に技術レベルの高い部品産業を有する日本があることは大きかったといえるだろう。

以上のような経過で部品の世界をとってみると、日本と韓国の関係は予想以上に深いものがある。素材、中間材、そしていろいろな分野での自動車部品と韓国部品メーカーが活用している日本の部品メーカーの技術を全部ひっくるめて源に逆上っ

てみて行けば、韓国車に使用されている部品のうち半分近くは、何らかの形で日本の関わりのあるものと推定される位である。

このような構図となっている韓国の自動車産業において、日本のプレゼンスはどうなっていくだろうか。ひとくちに言って自動車メーカーつまりアッセンブラーのレベルでは今以上に関係がすぐに深まるとは思えないが、部品メーカーレベルでは関係は深まることはありえよう。

アッセンブラーのレベルでの日韓の関係は、何よりも韓国の自動車メーカーが独立志向を強めていることと、三星財閥が日産と組んで自動車に新規参入したことにより、韓国は現在の年産能力300万台から7年後には500万台になるといわれているが、現在でも生産過剰が生じており、業界の再編は必至だといわれ、現実には進もうとしている。

従って日本の自動車メーカーとしても、アッセンブラーレベルの提携の拡大は業界再編の行方を見定めないことには踏み込めない。再編の行方ははっきりし、韓国と日本のアッセンブラーレベルでの分野の住み分けと水平分業の可能性が出て来ないことには、提携の拡大深化は無理だろう。

しかしながら部品の分野についてみると、一定の住み分けと水平分業は決して不可能ではない。

さて、最後に、世界最大の人口大国であり、もしそのことが可能になり得るなら21世紀最大の自動車市場となることも夢ではないといわれている中国に対する日本自動車メーカーのアプローチと戦略はどうか。

中国は今や年産130万台の生産国になったが、現在法人需要主体の自動車市場停滞で一つの調整局面を迎えている。ひとくちに言って、中国には日本の自動車メーカーや部品メーカーが特に技術提携や限られた量のノックダウン生産などで各地でたくさんの種まきをして来たが、これ以上の大型投資となると、そのリスクを考えてやや足踏みの状態にあるというのが実情である。

もちろんその将来性を考えると、まったく何もしないわけにもいかないから、例えばトヨタのように、天津でダイハツがシャレードの技術供与とCKD生産をやっていた工場の隣接地でエンジン生産ラインを作り、いずれはトヨタの小型車を生

産する準備を進めている例もある。他方で日産は、中国でのこれまでの技術提携は続けるが、大型の案件はこれを当分見送ることにしたと報道されている。本田も、中国全土で40個所以上の二輪車の生産拠点で技術供与を行ってはいるが、四輪車関連の大型プロジェクトについては調査しつつも慎重である。

三菱も大型トラックなどで技術供与をやっているが、最近乗用車と小型トラック用エンジンの工場建設と技術供与のプロジェクトを発表したのみで、これ以上の大型案件については模索中と言ってよいだろう。いずれも中国では大型トラックやディーゼルエンジンなどの技術提携では深い関係を長く持って来たが、次のステップは提携関係にあるGMの対中国戦略の絡みで決まってくる。

日本の自動車メーカーがその将来性には十分関心を払いながらも、大型投資に慎重な理由は次のような点が挙げられる。

まず、中国の自動車産業政策が、これまでの中国の改革開放路線が展開し市場経済化が進む中で、目まぐるしく変化したことがある。

とくに中国の場合には社会主義国営企業で自動車産業がスタートし、そのために市場経済原理を導入する過程で中国の自動車産業政策が一貫性を欠き、日本のメーカーが思い切った投資をするのに大きなリスクを覚悟せざるをえないことがあげられる。さらに第2の問題点として自動車工業育成をめぐって中央政府と地方政府の力針の食い違いが目立つこと、さらに第3点として国有自動車企業の株式会社化がどう進むか展望がはっきりしないことも進出が遅れた大きな理由である。さらに第3点とも関連して中国の自動車産業政策が外資の自由な参入を認めない三大三小二徴の政策の枠組を変える兆しが見えないことも大きな障害であり、さらに中国はアッセンブラーの進出よりも部品メーカーの進出とこれによる技術移転を望んでいるが、アッセンブラーの進出なしの部品メーカーだけの進出は特別な場合を除きリスクが大きい。

以上のようなわけで中国については、日本の自動車メーカーは大型投資による進出には慎重であり、技術提携のチャンスは今後も増大するが、部

品やコンポーネントのアジアにおける分業体制にまで進むにはまだ相当の時間がかかることは明らかである。

3. アジアとくに ASEAN を中心とする国際分業の展開と技術移転

以上のようにアジア諸国における日本自動車産業と部品産業の直接投資と事業展開は、台湾と ASEAN 諸国において最もプレゼンスの度合いが高いことが観てとれる。韓国や中国はそれぞれ独自の国産化政策をとり、外資とくに日本のアッセンブラーの直接投資には大きな制限を設けて来た。これに対して国産化政策をとりながらも技術移転とのからみで日本のアッセンブラーや部品メーカーの投資を地元資本との合弁という形をとりながらもこれを積極的に受け入れ、かつこれをリージョナルベースでの国際分業を志向して行こうとしつつあるのが ASEAN である。

ASEAN で日本メーカーの投資が最も活発なのがタイであり、98年には欧米車を含め100万台を越す生産能力となり、そのうち8割を日本メーカーが占める。ASEAN の自動車産業を語る場合に見逃せないのは、主要4カ国の自動車生産国で結ばれているコンポーネントと部品の地域補完分業がどう進展するかという問題である。ASEAN では、60年代後半から ASEAN 4 カ国を中心に ASEAN コンプリメンテーション（アセアン相互補完計画）といって、自動車部品の分業生産と相互補完を推進する計画が作られたことがあった。例えばエン

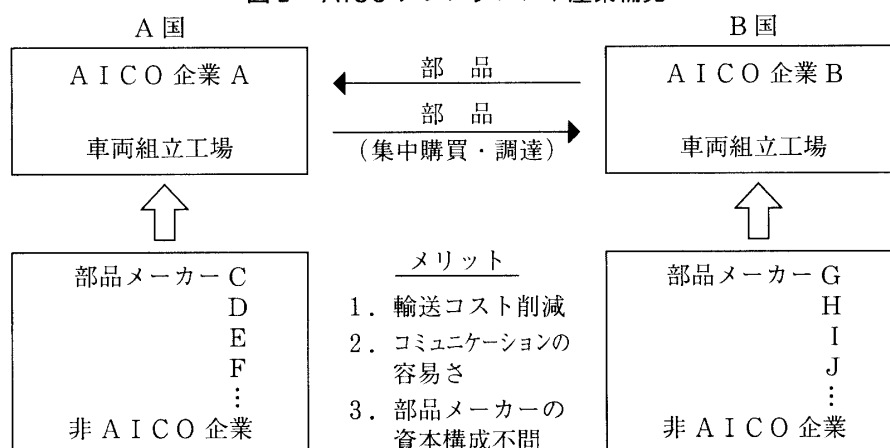
ジン部品はA国で、トランスミッションはB国でプレス部品はC国で、というふうに国ごとに分業生産すれば、それぞれの国でバラバラにすべての部品を生産するよりも、スケールメリットが出てコストをずっと引き下げられる。

このような考え方でスタートした補完計画だったが、どちらかというとデスクプランに終わってしまった。というのは、各国がそれぞれ独自の自動車国産化計画を持ち、どの部品を分担するかについての利害関係がからみ、また、国によっては部品貿易で黒字になる国と赤字になる国が生じ、利害調整が難しかったからである。結局、補完計画は作られたものの不発に終わったが、その根底には ASEAN 各国の工業化水準がまだ低かったことと、国によって工業化のレベルでのアンバランスがあったことが無視できない。

その後、80年代後半になると、ASEAN 4 カ国の工業化水準も上昇し、かつ自動車国産計画も軌道に乗り始めたので、特定の自動車メーカーがその特定のブランド車種について部品を相互補完し、その部品の輸入関税は大幅に引き下げる BBC（ブランド内補完計画）がスタートし、トヨタ、三菱、日産などはこれを活用し始めた。ASEAN ではこの補完分業の考え方を更に部品や素材関係にも広げ、2003年に実施される AFTA（アセアン自由貿易協定）の下で輸入関税が大幅に引き下げられるのに対応した包括的かつ本格的な相互補完協定である AICO（アセアン産業協力機構）を発足させている。（図2参照）

この AICO で特に注目されるのは、これによっ

図2 AICO アレンジメント産業補完



前掲 TED セミナー吉見文夫氏「アセアン自動車産業の現況と自動車メーカーの戦略」より

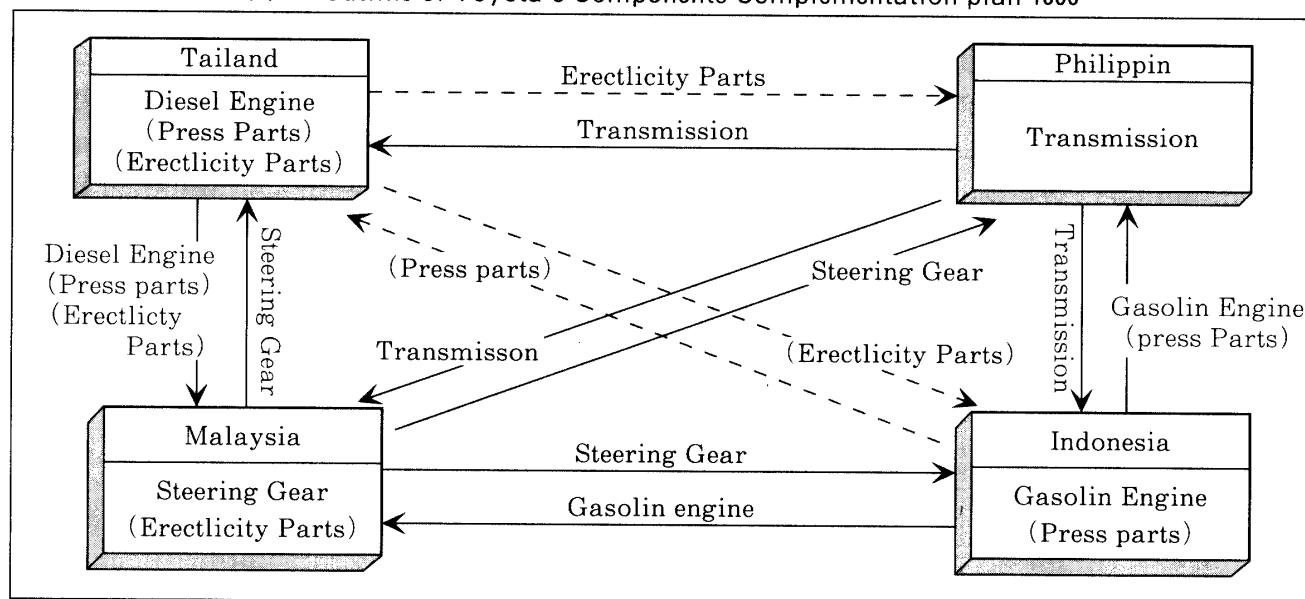
て部品メーカー相互の分業と協業が可能になり、この地域の中だけでなく地域を越えた分業のネットワーク作りが可能になることである。

しかしながら、ASEAN 地域における本格的な国際分業はまだ緒についたばかりであり、まだこれから解決されなくてはならない課題は多い。ASEAN 各国の自動車市場そのものは拡大基調にあることは間違いないが、各国の自動車国産化の

レベルが異っており、分業を強化する上で部品貿易のバランスをどうとるかといった問題がまだ残っている。しかし、AFTA の域内自由貿易の体制が整えばもっと本格的な国際分業が可能になり、日本や台湾などを結んだ部品の生産と供給のネットワーク化は進むであろう。

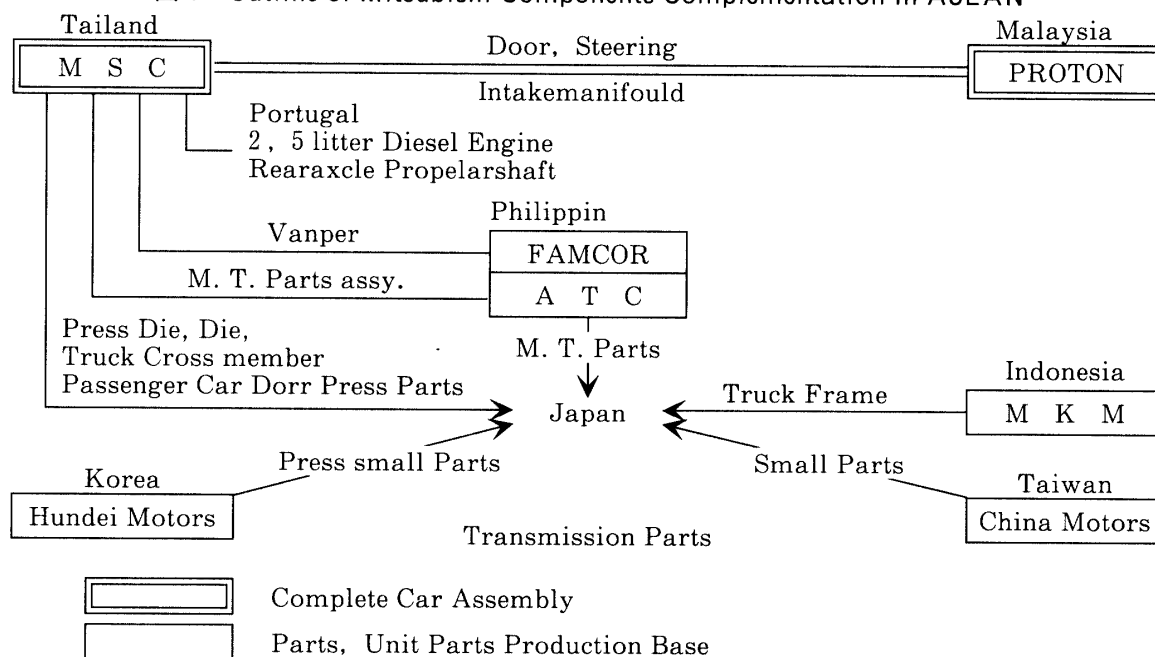
図3及び4で示したのはトヨタと三菱のBBCによる地域内相互補完の略図であるが、このよう

図3 Outline of Toyota's Components Complementation plan 1990



(Source) Toyota Motors, Automobile Market in Asia and Oceania. 1990p

図4 Outline of Mitsubishi Components Complementation in ASEAN



(Source) Mitsubishi Research Institute, Automobile Industry Report 1994

な形で国際分業は進んだわけである。このような BBC から AICO の段階へ移行しようとし始めた時に通貨危機が発生したわけであるが、早晚日本のメーカーは今後日本からの輸入部品の割高のため域内での国産化率向上と国際分業を強化して域外への輸出強化に乗り出すものと思われる。

このほか、ASEAN で注目されるのは、日本の主要メーカー各社がアジアカーを投入し、タイを中心にしながら本格的な分業生産の体制を固めようとしていることである。この地域で生産されている車は、ASEAN 諸国の交通道路事情もからんで商用車が多かったし、トヨタのようにインドネシアを中心に生産する独自商用車モデル「キジャン」を投入していたメーカーも、これからの乗用車市場の拡大に注目し、トヨタがソルーナ、本田がシティという乗用車のアジア版の生産をこれまたタイを中心に開始したことは注目される。（第3表参照）

以上のように ASEAN を中心とする自動車産業

における国際分業はまだ緒についたところであり、限られた部品やコンポーネントの工程分業が主体である。これはまだこの地域における部品の国産化率が低く、日本から持って来なければならない部品や材料、中間材が多いことに由来している。

これに比べると我国の家電メーカーについてはアジアにおける国際分業はずっと進んでいる。カラーテレビや電気冷蔵庫、電気洗濯機はもとより、最近では VTR やエアコンに至るまでその国際分業は ASEAN だけでなく中国をも巻き込んで90年代に入ってから第2次円高で急速に進んでいる。例えば表4に見る如く VTR のアジアの生産拠点は今や欧州と米国の合計を上回るに至っている。これはとくに家電産業の場合にはその国際分業の内容が、自動車のように単なる地域内補完分業でなくグローバル国際分業となってきたこと、90年代に入ってから VTR の生産拠点の欧州からマレーシアを中心とするアジアへの移行などがみられる（表4参照）。さらに VTR やエアコン（図5及び図6

表3 日系各社のアジア専用車の現状と計画

トヨタ	TUV	インドネシア（キジャン）、フィリピン（タマラオ）、台湾（ゼイス）で生産、販売中。
	DC カー ソルーナ	ターセル・ベース、97年にタイを皮切りにアセアン各国に投入する計画。
日産	AD リゾート	93年9月にタイ、台湾を皮切りに投入。ワゴン・タイプの販売価格（タイ）はカローラ、サニーの廉価モデルに比べ4-5万バツ程度の安さに過ぎず、更なる低価格化が必要。
三菱	ワゴンタイプの商用車	1,300ccクラス。97年に台湾を皮切りにインドネシア、フィリピンで生産開始。生産開始時の現地調達率は70%を計画。
本田	アジア・カー シティ	シビック・ベースにした1,300cc。現地調達比率は当初から60%以上を目標。エンジン部品は中国拠点から調達。

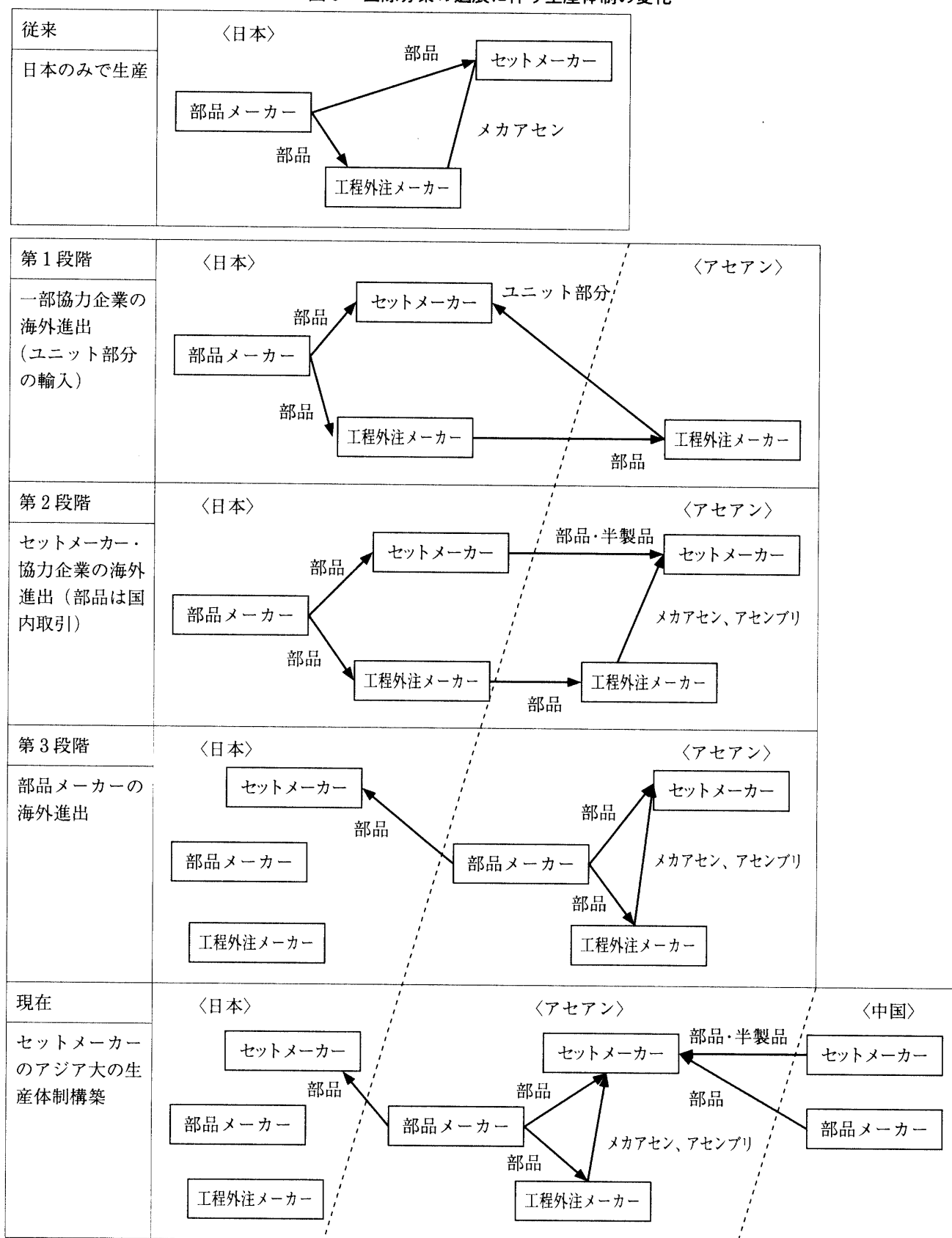
（出所）加藤氏前掲資料より

表4 VTR の地域別海外生産拠点数

	合計	アジア							欧 州 合 計	米 国	その他
		シンガ ポール	マレー シア	タイ	インド ネシア	フィリ ピン	中 国				
1988	36	5	0	0	0	1	0	21	5	6	
1990	40	12	0	7	0	0	0	19	2	7	
1993	48	22	2	9	0	2	0	17	2	7	
1996	42	22	2	7	0	2	0	11	3	6	

出所：EIAJ「海外法人リスト」各年5月調査
中小公庫レポート No.77-3 P.61より

図5 国際分業の進展に伴う生産体制の変化



出所：中小企業金融公庫調査部中小公庫レポートNo97-3「家電産業におけるわが国とアセアンの新たな分業生産体制の構築」1997年6月 60頁

図6 エアコン生産の棲み分けと「並行生産」

	市 場 価 格	草 津 (日本)	MACC (マレーシア)	MAICO (マレーシア)	中国・その他の アジア地域
住宅用 システムエアコン	↑ 高 額	○			
高級 インバーター		○ 拠 点			
普及型 インバーター		○ 並行 生産 ○			
室内・室外機 セパレートタイプ (日本国内向け)		○ 並行 生産 ○		30万台 (MACC 生産)	
セパレートタイプ (冷房専用) (輸出向け)			○ 拠 点 並行 生産 ○	○ 並行 生産 ○	
ウインドタイプ	↓ 低 額			○ 拠 点 並行 生産 ○	
生産規模 合計：320万台		110万台	セパレート：100万台	ウインド：80万台	中 国：30万台 その他：25万台

出所：「日経ビジネス」1995年1月30日号ヒアリング調査により作成。

前掲中小公庫レポート 75頁

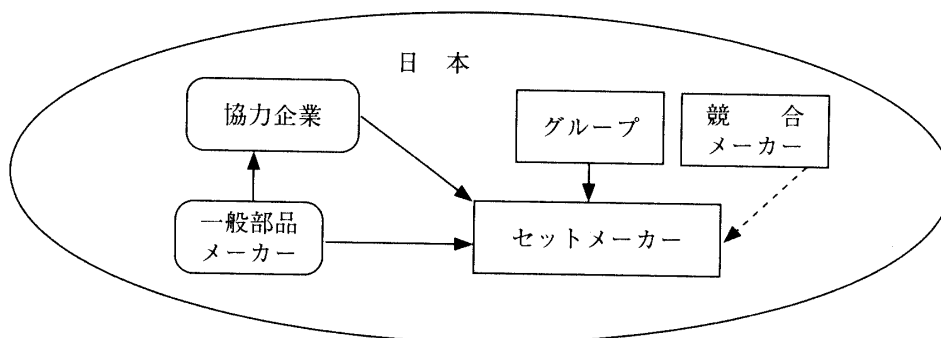
参照)の国際分業は地域内の工程別の補完分業に止まらず生産品目や生産機種ごとの棲み分けによる水平分業の形をとっていることが認められる。このように家電製品においてグローバル国際分業が可能になったのは、(1)アジア地域において中国を含めて家電製品の市場が急拡大したことにより、まず白物製品(テレビ、電機冷蔵庫、電気洗濯機)の現地生産が急拡大し、これがやがて円高の影響もあって日本国内から大幅に生産移管され、例えばテレビや冷蔵庫は今や中国やマレーシアがその地域の需要に対応するだけでなく、日本を含む域外に広く輸出されるに至ったことがあげられる。さらに(2)として、このことによって家電製品の部品を含む生産基盤が整備されたことがあげられる。例えば図8にみる如く電子部品に

についても3割以上現地で調達できるものが増えて来ている。またVTRの場合でもカスタムICや金型は日本で調達しても、シリンダやヘッド、プリント基板などは現地で生産調達しているケースが増大している。また(3)としてVTRやエアコンについては、かつてのアジア進出にみられたような労働集約工程の海外移管のみならず高度な加工技術を要する工程についても日本で開発された自動化機器を取り入れた自動化ラインをもっていくことがその輸出貢献度ともからんで比較的容易であったことも、アジア地域への生産移管とグローバル国際分業を進め易くしたとみることができる。またこのことを裏付けることとして家電ハイテク関連の現地工場への投資は松下、ソニー始め100%もしくは過半数出資が多い。

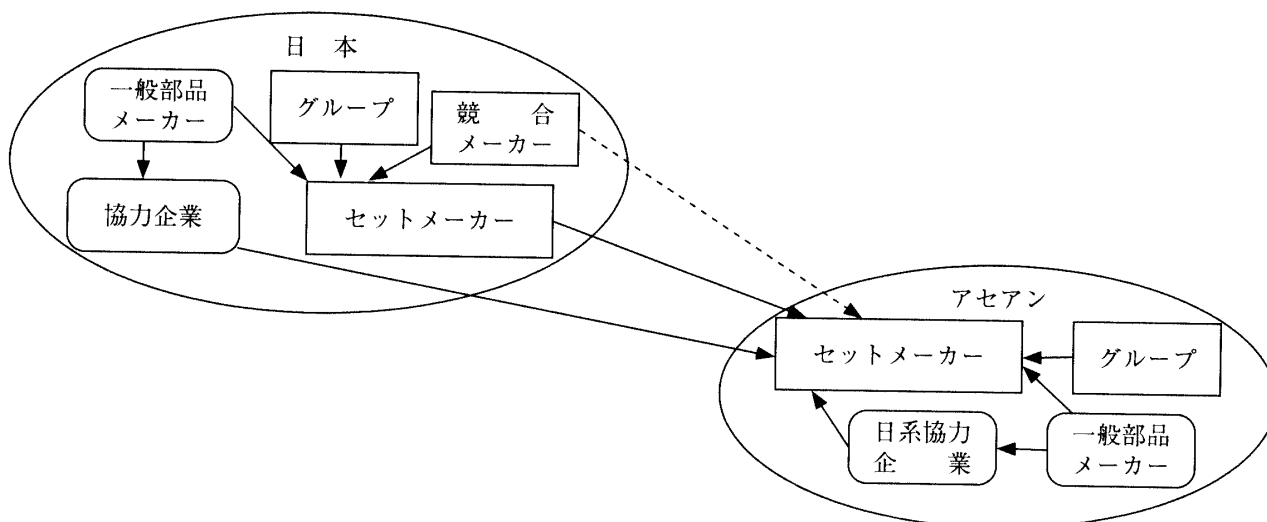
図7 エアコンの国際展開

部品供給の流れ

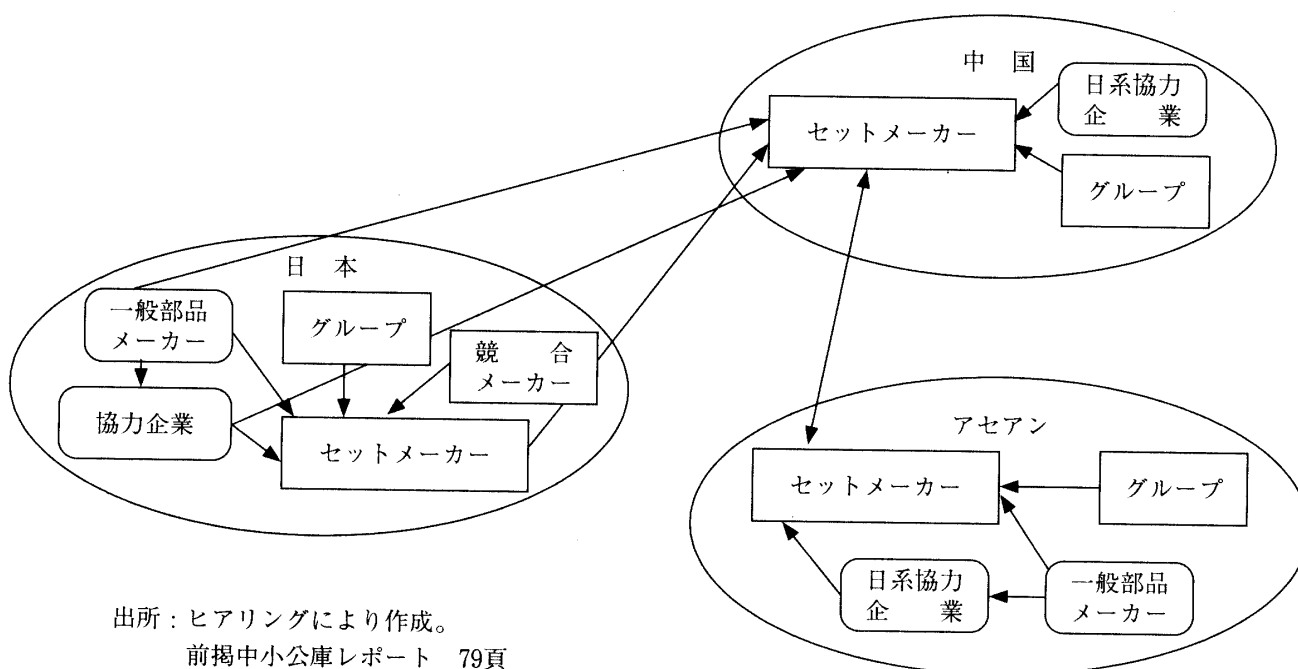
第1段階：日本国内のみで生産



第2段階：セットメーカー・一部協力企業の海外進出（ただし国内生産はそのまま）



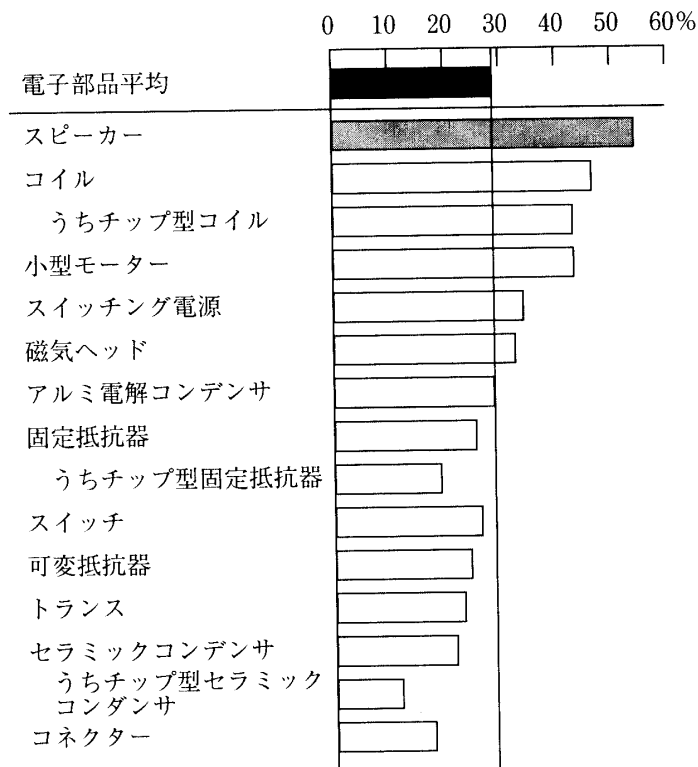
第3段階：セットメーカー，グループ（コンプレッサー），一部協力企業が中国へ進出
 （日本国内の生産はそのままアセアンでの生産も現地国内で完結の方向へ）



出所：ヒアリングにより作成。

前掲中小公庫レポート 79頁

図8 製品別にみたアジア生産依存度



出所：野村総合研究所「NOMURA SEARCH」1995. 5

*注／アジア生産依存度＝アジア生産／（日本生産＋アジア生産）であり，外資系企業も含む
前掲中小企業レポート 66頁

4. 自動車のアジア国際分業の展望と問題点 —むすびにかえて—

ASEAN を中心とする日本の自動車メーカーの地域補完国際分業は，この地域の自動車需要がそれなりに上昇し，2000年に向けて家電並みの本格的大衆消費市場が出現するのを目前にして，通貨危機のためにいったんその発展に待ったがかかった感があることは否定できない。また自動車に関しては，家電産業の如く中国をも巻き込んだグローバル国際分業は成立しなかったし，韓国との間にも部品を中心とする国際分業の可能性は存在しながらも，これまた通貨危機によってその機会は当分は失われたとみることができる。また，ASEAN における国際分業の核となっていたタイやインドネシアにおいて，多くの日系自動車メーカーの一時的工場閉鎖や減産によって当面は国際分業の発展は見送られざるをえないことになる。しかしこの地域の家電がそうであったように潜在的な自動車需要は依然として大きいものがある。

このようにみえてくるとアジアとくにASEAN において自動車産業の国際分業は，家電並みに発展する条件が完全に失われたわけではない。家電のような形の国際分業が発展しなかったのは，一つには自動車そのものが家電に比べてはるかに高価な大衆耐久消費財であるためにその普及が家電に比べれば，相対的におそかったことがまずあげられる。さらに第2点としては家電のように部品調達率の向上が決して容易でなかったことがあげられる。自動車の部品点数は多く，はるかにその機能は複雑であり，家電はその部品をセットとして内製したり複雑な製造と加工段階を必要としないのに比べて自動車は多くの部品メーカーの階層的な供給のシステムが存在しないとこれに対応できないのである。ASEAN においてとくに自動車産業の国産化政策の最大の問題点は，ローカルな2次，3次の部品メーカーの育成が思うに委せぬことであり，またローカルサプライヤー育成の最重要課題であるすぐれた労働力の定着と熟練の育成である。家電の場合に熟練の育成の間に合わない

部分は、自動化ラインの日本からの移転でカバーするという抜け道があるが、自動車の場合に安易な自動化に依拠することはかえって問題を介えるというジレンマがある。

ASEAN 諸国を中核とする国際分業の発展において最大のネックは何よりも、一つには地域内のコンポーネントの国際分業をめぐるの域内各国の分業によって相互に供給される部品貿易をめぐる各国の利害対立であり、もう一つは自動車とくに部品をめぐる技術移転がローカルの底辺のサプライヤーにまで及ばないことであった。それと並んで ASEAN 諸国の工業用原材料や中間材の国産化のおくれのために、これらの資材を高い関税で輸入せざるをえなかったことも無視できない理由であった。そして ASEAN を始めとするアジア経済が順調に推移すればこのような問題は段階を踏みつつ解決に向かう筈のものであった。

しかし通貨危機を根幹とするアジアの経済危機を迎えて、日本の自動車産業にとってはここは大きな正念場を迎えたということができ、戦略の大きな見直しに直面する時期にさしかかったということができよう。

戦略の見直しの中味はいうまでもなく主要工場における減産と一時的閉鎖であり、さらにこれまで国内市場向け主体に生産していた現地工場を輸出主導に切り換えることであろう。すでにタイのスズキやホンダでは現地工場の操業短縮とともに数百名単位の現地従業員を日本の工場で半年以上かけてじっくり訓練する計画がスタートしたという。輸出競争力を高めるためにはまず現地ワーカーの熟練度を高めることが先決であるから、このやり方は時宜にかなったものと見ることができる。さらに今後の課題は、通貨安のためにハネ上った日本からの部品コンポーネントの生産の現地化を急速に高めることである。急激に進んだ通貨安のために待ったなしで取り組まねばならぬのは、部品の国産化率の向上であろう。このためにはそれぞれの一国単位で国産化率を引き上げるのが妥当かそれとも国際分業で国産化率を品目別に上げるのが早道かが問われることになるだろう。とくに各国間の貿易収支上の利害がからんでなかなかうまく機能しなかった AICO（アセアン産業協力機構）の国際分業も改めて見直される時が来るかもしれ

ない。

アジアの通貨危機、経済危機は今回において一斉に起こりかつその深刻さにおいて前例を見ないものではある。しかしアジア諸国はこれまでに規模こそ違え工業化と成長の過程で何度かの通貨不安や外貨不足を経験している。したがって危機を乗り切るノウハウがまったくないわけではない。それに加えて今回は IMF 勧告を受け入れて金融と経済システムの改革、財閥経営の透明性や特権企業の排除、外貨参入の自由などが進むことで 2～3 年後には事態が好転することも考えられる。またその間に金融機関はもとより自動車関連の企業の各種のリストラが進み、効率的な経営が可能になる条件も生まれえよう。金融危機で損失を受けるのは大金持であって中産階級の基盤までなくなってしまうわけではない。アジアが 21 世紀の成長市場であるという基礎的条件には大きな変化がなく、今はその重大な調整期であることを認識すべきである。

参考文献

- 北村かよ子編『東アジアの産業構造高度化と日本産業』アジア経済研究所 1997年
- 板垣博編『日本的経済生産システムと東アジア—台湾・韓国・中国におけるハイブリッド工場—』ミネルヴァ書房1997年
- 総合教育企画『アジア自動車市場データブック』1997年
- 安保哲夫・板垣博・上山邦雄・河村哲二・公文溥〔1991〕『アメリカに生きる日本的生産システム—現地工場の「適用」と「適応」—』東洋経済新報社
- 林忠吉〔1989〕「東アジア自動車産業の発展と国際分業」『経済経営論集』8巻1・2合併号, 3月, 八千代学院大学
- 居城克治〔1991〕「台湾における自動車産業の現状と部品調達」北村かよ子編『NIES 機械産業の現状と部品調達』アジア経済研究所
- 井上隆一郎・浦田秀次郎・小浜裕久編〔1990〕『東アジアの産業政策：新たな開発戦略を求めて』日本貿易振興会
- 川上挑子〔1995〕「台湾自動車産業における日本企業

からの資本・技術の導入」『アジア経済』第36巻第11号，アジア経済研究所

公文溥〔1992〕「台湾の日系自動車工場」『社会労働研究』第39巻第2・3号，法政大学社会学部

黄佩鈺〔1994〕「台湾の労働政策と「自主労働運動」の生成－80年代における労働運動について－」『経済論集』第8号，京都大学

下川浩一〔1990〕「変動期に突入した台湾自動車産業」『エコノミスト』7月24日号

清响一郎〔1989〕「台湾自動車部品工業の生産体制と技術水準」『関東学院大学経済研究所年報』

下川浩一「トヨタアストラ社再訪記」日刊自動車新聞社『日刊自動車新聞』，1996年8月6日

下川浩一「アストラ・ダイハツ訪問記」日刊自動車新聞社『日刊自動車新聞』，1996年8月24日